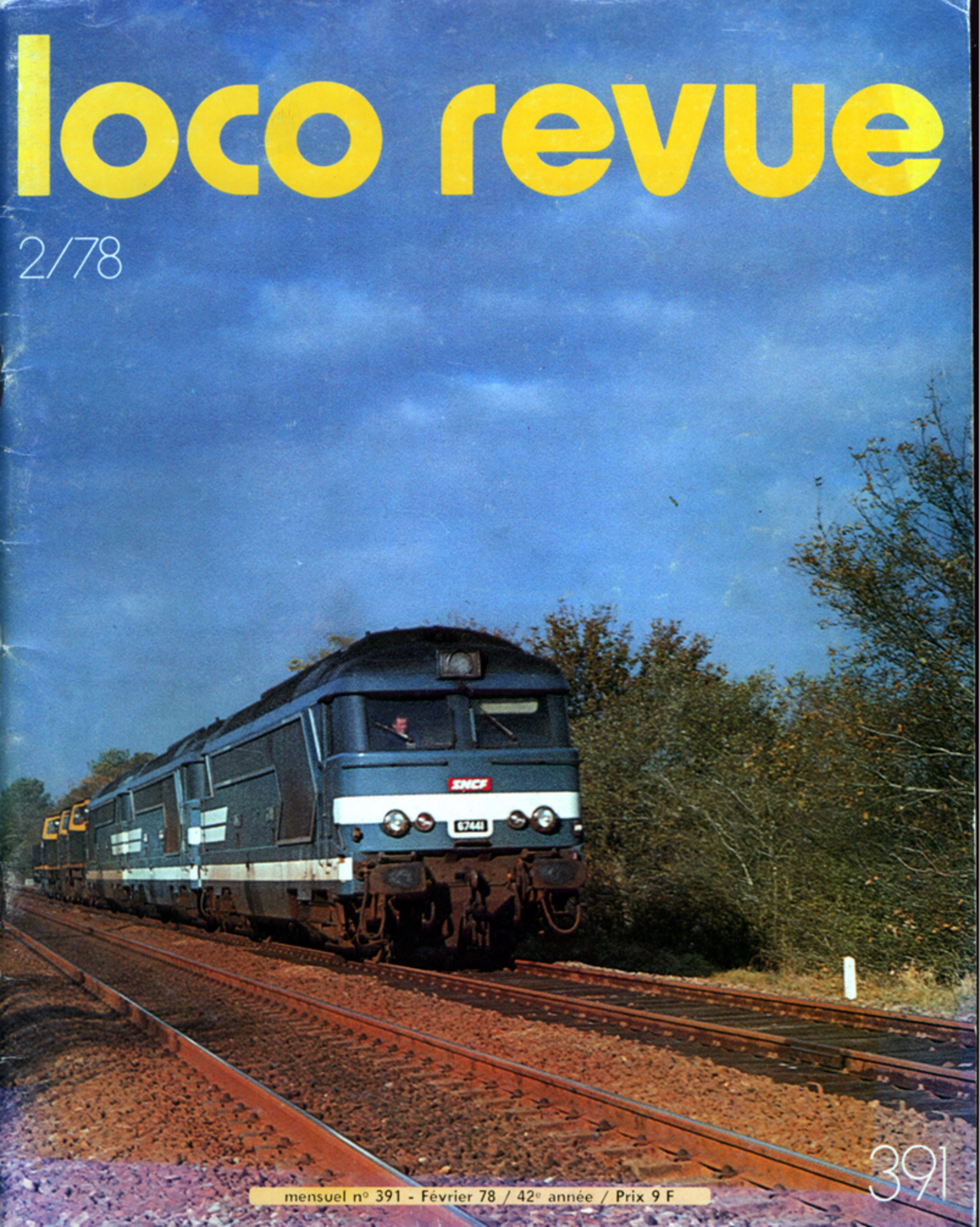
loco revue

2/78



mensuel n° 391 - Février 78 / 42e année / Prix 9 F

391

loco revue

pour les modélistes
et amateurs de chemins de fer

SOMMAIRE 2/78

en bref...	**82**	c.f. réels et touristiques
reportage	**98**	le Rail Model Club de Vallorbe célèbre ses dix années d'existence
réseau HO	**84**	trois mètres carrés de bonheur
avant Nuremberg	**91**	les nouveautés Jouef 1978
le décor du réseau	**93**	le dépôt vapeur (2e partie) : type PLM
électronique	**96**	un module d'alimentation de chemins de fer : le M.A.R.C.
modélisme	**100**	l'attelage JC pour le HO et le O
test HO	**102** **107**	le pont tournant et la rotonde Jouef palettes, box-palettes et petits conteneurs Kibri
model shopping	**108**	Jouef, Kibri, Marklin, Nolfa, Roco
le plan du mois 1/87	**94**	locomotive-tender SNCF [2] 232.TA (ex-Nord 3800)
divers		à travers les clubs, des livres et des revues, la presse étrangère, curiosité ferroviaire, petites annonces, liste récapitulative annuelle des clubs (2e partie)

COUVERTURE :

Le long de l'étang du Cranic, un groupe de diesel 67400 et 63500, en provenance de Quimper, retourne sur le dépôt de Rennes en marche H.L.P. X-39770.

cliché Francis Marx

Fondateur :
Jean-Edmond FOURNEREAU
Directeur :
Jean-Lucien FOURNEREAU
Avec la collaboration de :
Pierre Chenevez, Jean Gillot, Xavier Jacquet, Clive Lamming, Jehan Hubert Lavie, Marcel Le Guay, Francis Marx.
ADMINISTRATION - RÉDACTION
PUBLICITE - VENTE :
Au siège de la revue, à l'adresse ci-dessous ***Tél. (97) 24.01.65.***

Loco-Revue, parution mensuelle, sauf août.
En vente dans les magasins spécialisés, les librairies, les bibliothèques de gare et les aérogares.
Prix du numéro (sauf numéros spéciaux mars, juillet-août et décembre) :
France : 9,- F autres pays : 10,- FF.
Abonnement un an (11 numéros) :
France : 86,- F autres pays : 98,- FF.
L'échéance d'abonnement est indiquée en haut à droite du cliché d'adresse.
C.C.P. 2081.39 Paris et 000-0600032-87 Bruxelles.
Référence bancaire : BNP Auray.

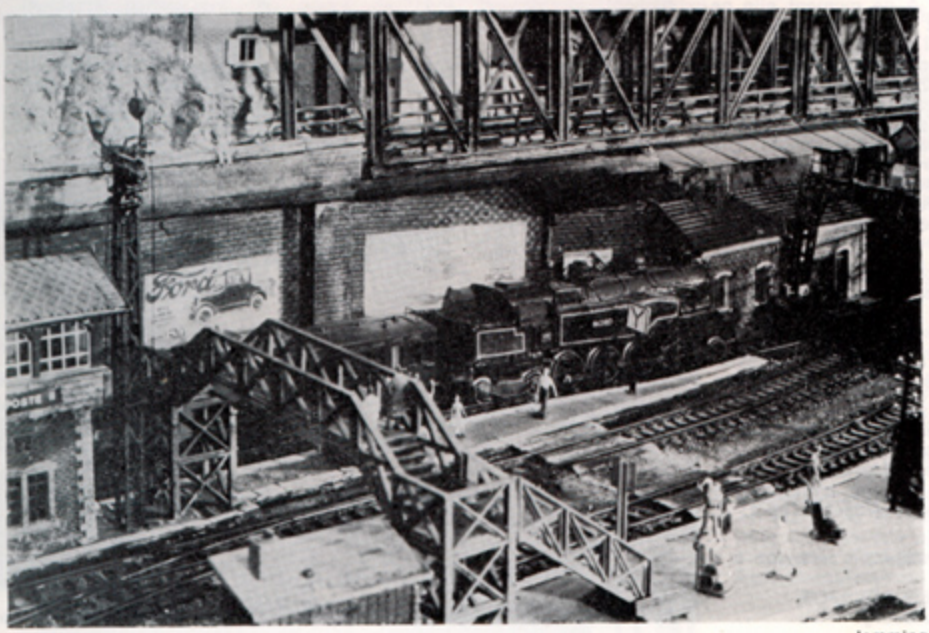
Tous droits de reproduction réservés.
Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.
Les articles signés reflètent l'opinion de leurs auteurs et ne sont pas obligatoirement une prise de position de la rédaction.
Les insertions publicitaires n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le journal conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite, sans avoir à fournir motifs ou justifications.

éditions loco revue bp 9 le sablen 56400 auray

TROIS METRES CARRES DE BONHEUR

CLIVE LAMMING

AU 1/87, UN RÉSEAU "NORD" DE 3 m2 :



1 lamming

1. **La gare de passage : une 3800 Nord (construction maison sur châssis Kleinbahn) s'engage sur la grande ligne. Noter le sémaphore "Lartigue" Nord fonctionnel.**

2. **Indispensables à l'évocation de la si particulière ambiance Nord, les corons sont réalisés à partir de kits Jouef..**

2 lamming

Le théâtre ayant inspiré le principe de ce réseau, transportons-nous d'abord à la Comédie Française, où se joue « Le Cid ». Nous en sommes à la scène bien connue :

Don Rodrigue, lecteur de Loco-Revue :
« A moi, comte, deux mots ! »

Don Diègue, collaborateur de la même revue :
« Parle ! »

D. R. :

« Ote-moi d'un doute : as-tu un réseau ?
Car depuis le temps qu'ici tu décris
Les réseaux des autres à cor et à cri,
On pourrait, en effet, se demander
Si tu sais créer comme tu sais parler. »

D. D. :

« Jeune présomptueux ! Mais tu vas voir :
A deux pages d'ici je te le fais savoir ! »

(On entend le bruit de la fameuse gifle, mais on ne sait qui l'a donnée et qui l'a reçue. Passons...)

D. R. :

« Il y a longtemps que tu installas
Un réseau notoire, sans complexe ni [tracas,
En un lieu immonde qu'on ne peut [nommer
Sans rougir de honte et se boucher [le nez. »

D. D. :

« Certes, j'ai déménagé et dispose enfin
D'un local plus grand et moins anodin.
J'ai un petit réseau, mais d'un réseau, [c'est vrai,
La valeur n'attend pas le nombre de [mètres carrés. »

Laissons-là cette célèbre scène, et passons plutôt à la description de ce réseau qui atteint, en effet la surface de 3 m², ce qui est un record pour l'auteur de ces lignes ! Ce réseau est en forme de « L » et occupe deux des murs d'une chambre à coucher, tout en passant par-dessus certains meubles (table, meuble à tiroirs). Il ne sacrifie donc pas la chambre, il occupe une place minime (zone de 50 cm le long des murs) et s'étend sur 4,50 m dans un sens et 2 m dans l'autre.

Nous voulions réaliser les points suivants :

— voir passer des trains grandes lignes dans un site réaliste et plausible (donc : pas de petites gares terminus se renvoyant « la Flèche d'or ») ;

— courbes à grand rayon pour circulation à tampons rapprochés, d'où un rayon d'au moins 65 cm ;

— une ligne secondaire s'embranchant sur la grande ligne dans une gare de jonction, ceci pour créer une activité variée.

Un tel programme demanderait quelque 4 m × 1,50 m en « HO » si on se fie aux solutions classiques en ovale de voie, mais, avec un réseau de type « étagère » et une voie de retour cachée, il est possible de s'en tirer sur une surface beaucoup moins envahissante. Le principe de ce réseau est indiqué en figure 1.

Il s'agit donc bien d'une scène de théâtre avec des coulisses et un décor de fond qui permettent des mouvements d'acteurs que le public ne voit pas (sortie de scène par les côtés, passage par derrière le décor de fond). En double voie, cela correspond au schéma de la figure 2.

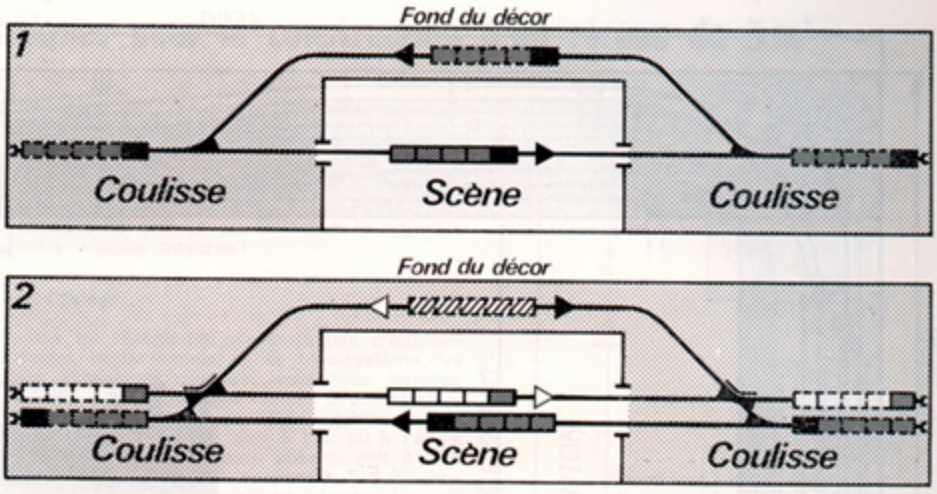


Fig. 1 et 2

SCHÉMAS DE PRINCIPE D'UN RÉSEAU DE TYPE ÉTAGÈRE :

1 - voie unique

2 - double voie

La partie antérieure est libre pour installer des voies de garage, un dépôt, et donner un certain sens « ferroviaire » à la scène qui, autrement, se bornerait à n'être qu'un tronçon de double voie en rase campagne. Ici il est possible de convertir ce tronçon en une véritable gare de passage sur une grande ligne. Nous avons donc pu écarter la solution (logique cependant) de deux gares terminus situées à chaque extrémité du réseau, solution qui n'aurait pu convenir qu'à une activité de type ligne secondaire, et encore à la condition qu'il y ait (au moins sous forme de suggestion avec un faux tunnel) une voie quittant l'une des deux gares pour raccorder la petite ligne à un réseau national ! Ceci, toutefois, pourrait parfaitement convenir à un réseau en « O » installé sur la même surface. Bien sûr qu'en « N » cette surface serait très intéressante. On pourrait même réduire l'encombrement le long du mur à une zone de 30 cm, ce qui permettrait de faire une menuiserie plus légère suspendue par tampons. Pour notre réseau en « HO », nous avons placé cette menuiserie sur des pieds (lattes de 2 × 2 cm) boulonnés démontables.

Approfondissons l'étude du principe de ce réseau dont l'originalité se situe dans le tracé :

On comprend donc, pour rester dans le langage théâtral, qu'il y a une « scène » (la gare de passage) qui offre une partie visible avec une tranche de ligne à double voie, et des coulisses de part et d'autre qui stockent les trains et qui, surtout, leur permettent de quitter la scène complètement et de partir en marche arrière pour gagner l'autre coulisse. Il y a une toile de fond, c'est-à-dire le décor, et il y a donc un passage (voie unique banalisée) qui est caché, et qui est parcouru, dans un sens ou dans l'autre, toujours en marche arrière (voir fig. 3).

Nous avons « courbé » notre théâtre en forme de « L » et garni le dessus de chaque coulisse d'une petite gare terminus pour la ligne secondaire. Les trains de la ligne secondaire font ainsi

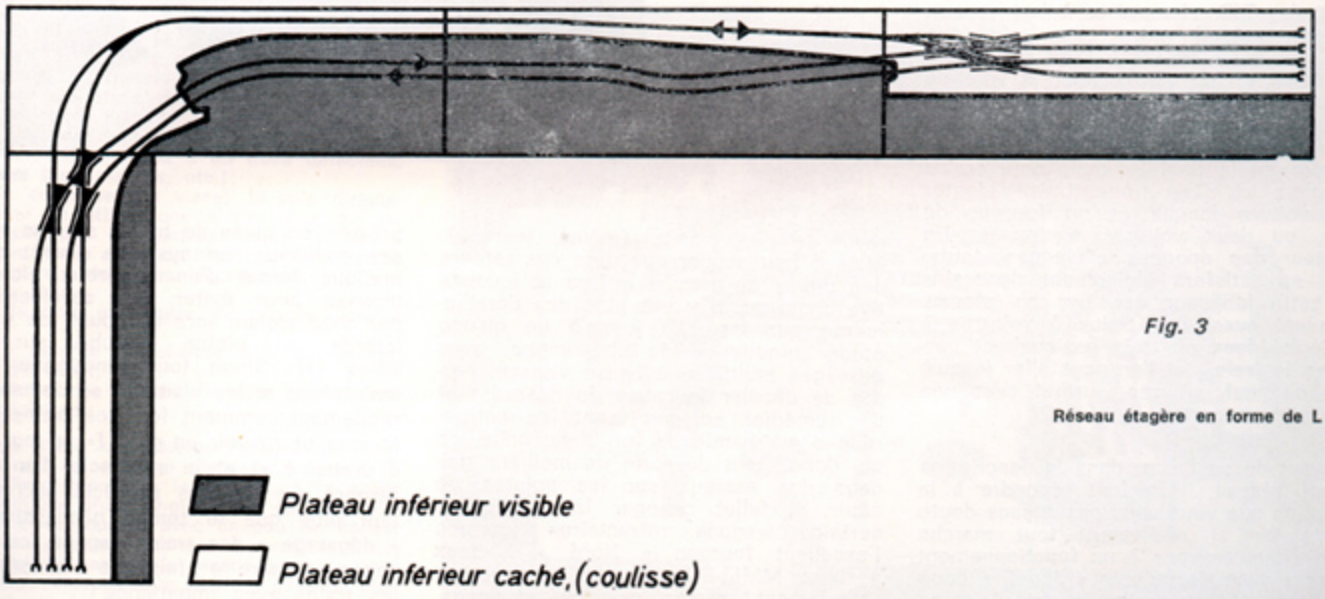


Fig. 3

Réseau étagère en forme de L

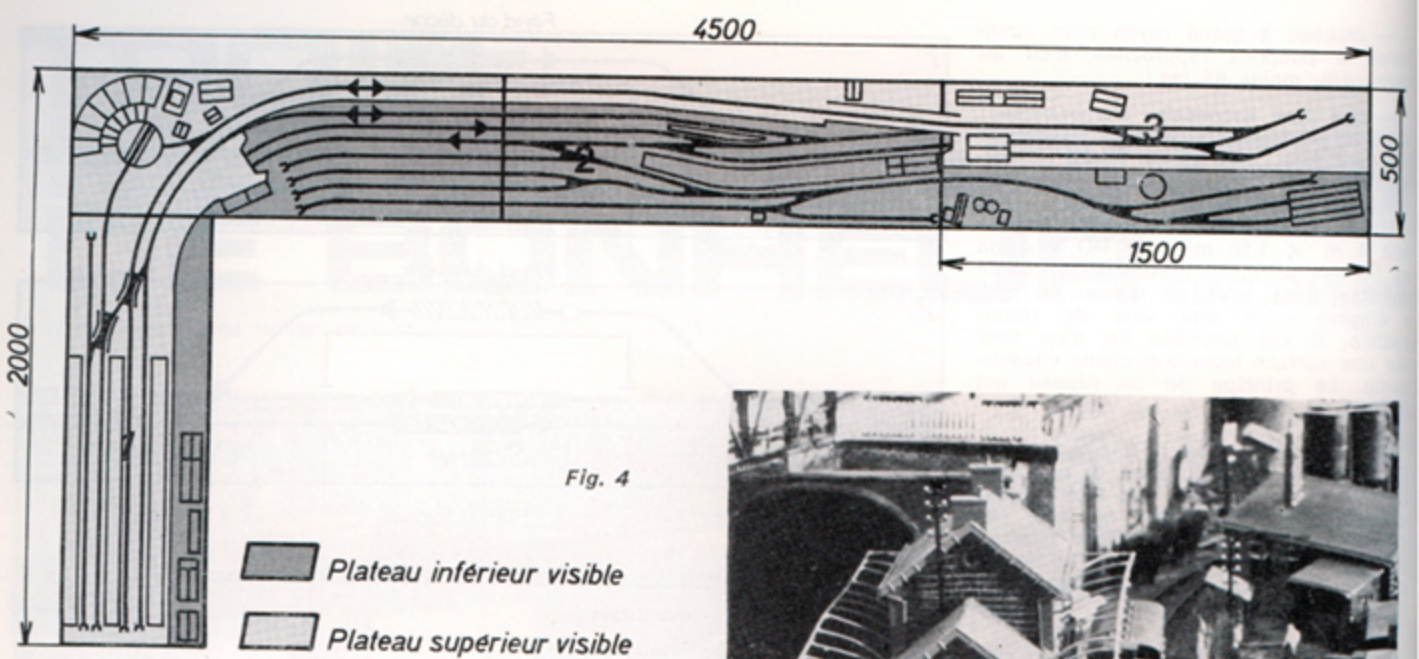
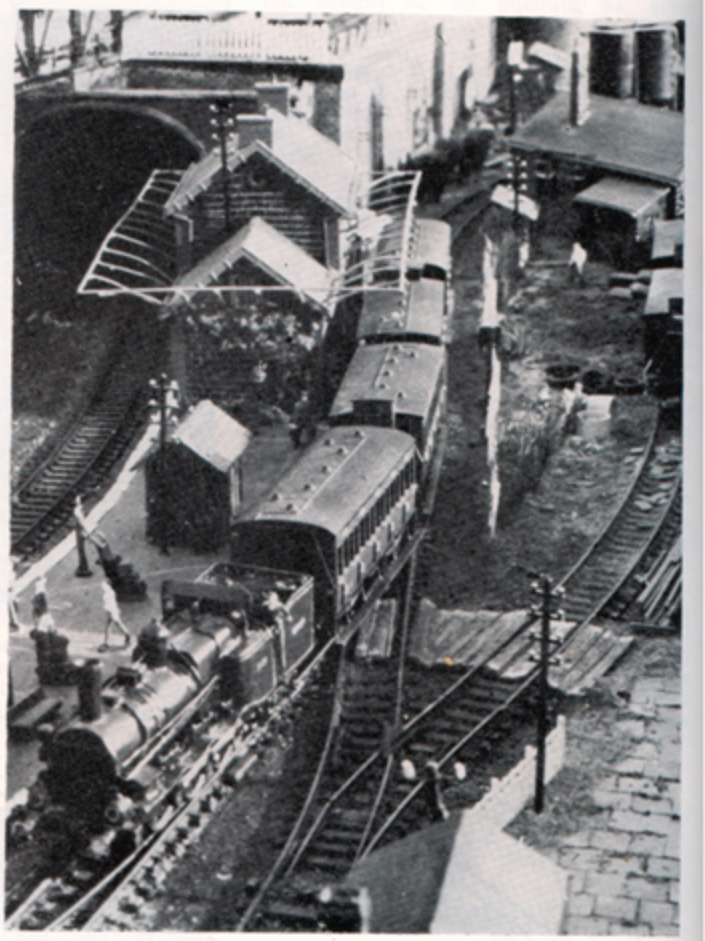


Fig. 4

le même mouvement que leurs confrères du rez-de-chaussée, à ceci près qu'ils le font entièrement sous les yeux du spectateur, et donc le font sérieusement, avec manœuvres dans chaque gare, mise en tête des locomotives, etc. Une ligne d'embranchement raccorde la ligne secondaire à la grande ligne et vient donc s'embrancher sur cette dernière dans la gare de passage (voir fig. 4).

Chaque coulisse permet, pratiquement, d'accueillir des trains d'une longueur de 1,30 m. ce qui donne une locomotive « Pacific » avec son tender et trois voitures longues ou quatre voitures anciennes. Bien sûr, on perd de la longueur du fait de la multiplication des voies en coulisse et de la présence, donc, des TJD nécessaires à leur raccordement intégral entre elles, afin que tous les trains puissent aller sur toutes les voies et les quitter pour la voie de retour. On pourrait gagner sur la longueur des TJD en prévoyant un système de chariot transbordeur analogue à celui de la gare de la Bastille, mais pour trains complets ici. Cela permettrait d'ajouter une voiture longue et un fourgon de plus, ou deux voitures anciennes. Un amateur des époques anciennes, toutefois, se satisfera pleinement de trains de cette longueur car, sur ce réseau, circulent aussi des trains à voitures à essieux (deux ou trois essieux) et portières latérales, et l'on peut aller jusqu'à huit ou neuf voitures, surtout avec une locomotive courte.

Avant de se lancer dans la description de ce réseau, il faudrait répondre à la question que vous vous posez sans doute de savoir si réellement tout marche bien. Nous arrivons à un fonctionnement correct avec de la voie « Jouef » courbable et des appareils de voie à grand rayon exclusivement (même marque). Mais il faut avouer que, lors des retours des rames en marche arrière et locomotive poussant, il y eut bien des déraillements sur les TJD jusqu'à ce qu'une étude minutieuse du phénomène, avec passages multiples à basse vitesse, permit de déceler la cause du désordre et d'y remédier en garnissant les contre-rails d'une bande de fer blanc collé, ce qui donna tout de suite un meilleur guidage des essieux sur les pointes de cœur. Il fallut changer les roues de certains wagons réfractaires (comme l'excellent fourgon « Nord » à deux essieux MMM-RG) à tout passage en refoulement, régler certains attelages, prévoir, en guise de butoir sur les voies des coulisses, un système d'arrêt automatique formé d'un généreux bloc de mousse pour éviter des déraillements par choc violent lors de l'oubli de trains laissés en pleine marche sur les voies (!). Sinon tout fonctionne bien maintenant et les visiteurs se demandent réellement comment font les trains pour tourner et revenir en gare (« le mur est-il creusé ? ») et le spectacle d'un croisement est toujours apprécié ceci d'autant plus que le temps nécessaire au « dégarage » des trains espace les passages en gare et fait que l'on attende les trains avec impatience !



Une "courte-queue" (032.T) en tête d'une rame omnibus quitte la gare inférieure du réseau.

lamming

quelques conseils pratiques pour la construction d'un réseau de 3 m²

— Construction de la menuiserie

Il s'agit de tables juxtaposées faites en contre-plaqué de 10 mm. Ces tables sont des sortes de caissons ouverts, retournés, sur le fond desquels nous avons installé le réseau. Les pieds sont boulonnés sur les panneaux avant et arrière. Chaque élément mesure 1,50 m de longueur et 0,50 m de largeur, dimensions qu'un amateur peut facilement faire varier en fonction de la place disponible. En tous cas ces dimensions semblent maximales pour des éléments en contreplaqué de 10 mm, vu le poids atteint et les problèmes de manipulation : il vaut mieux prévoir plus petit en ce qui concerne la longueur des éléments (non la largeur qui est très bonne), quoique cela entraîne la multiplication des tronçonnements des voies en cas de démontage.

— Construction des « coulisses » :

Elles sont couvertes d'une planche en contre-plaqué découpée à la longueur de l'élément qui les reçoit (soit, pour nous, 1,50 m) et à la largeur de 0,35 m. Cette planche repose sur des colonnes découpées dans une latte de 2 × 2 cm. Ces colonnes ont une hauteur de 10 à 12 cm et sont collées à la surface de roulement : prévoir de six à huit colonnes par coulisse et coller solidement les colonnes du fond contre le panneau vertical du fond du réseau. On visse (démontage possible à prévoir) la panche qui forme le dessus de la coulisse : on percera le dessus des colonnes pour éviter tout éclatement et on utilise des vis à tête plate (voir fig. 8).

— Pose de la voie :

On pose la voie directement sur le plateau et sur les coulisses, sans la fixer, ceci pour déterminer empiriquement le meilleur tracé possible (nous ne croyons pas trop aux vertus des plans dessinés par avance, à moins de faire un travail d'une exactitude aussi mathématique qu'ingrate avec relevé exact de l'encombrement des appareils de voie, des limites des emprises utilisables, etc.). La voie de raccordement des deux niveaux est posée de même sur des colonnes en lattes de 2 × 2 cm coupées à des longueurs variables (2, 3, 4, 5, 6, 7 cm, etc.). On fera des essais de circulation avec un train et un transformateur provisoirement branché. Ce stade dura plusieurs mois, et fut prolongé jusqu'à satisfaction complète (longueur des rames, absence d'ennuis tels que déraillements dus à un tracé défecteux, courbes bien placées, etc.).

Puis on cloue (ou visse) la voie directement si on utilise une alimentation qui ne nécessite pas de cantons isolés, sinon on met en place, avant de clouer la voie, toutes les éclisses isolantes nécessaires sur une file de rails :

— de part et d'autre de chaque voie à quai ;

— à l'entrée de chaque voie de garage, voie du dépôt, etc. ;

— à l'entrée de chaque voie située dans les coulisses.

Nous avons un système éprouvé de décoration de la voie qui consiste à clouer la voie directement sur le plateau, à la noyer de peinture brun-noir-mat avec un gros pinceau, à saupoudrer avec un peu de ballast très fin (plastique gris-rose en granulés fins), puis enfin à essuyer le dessus des rails avec le doigt, entouré d'un chiffon, glissant bien à plat sur le dessus des rails et chassant le ballast du dessus des traverses. Le résultat est sensationnel : ballast sali longitudinalement comme en réalité, traverses bien noircies en mat, et surtout rails à l'aspect très fin avec leurs côtés noircis. En outre ce système est rapide et évite les fastidieuses séances de collage du ballast à la seringue entre chaque traverse !

— Câblage.

Un tel réseau ne nécessite pas d'automatismes perfectionnés ni de bloc-système, vu ses dimensions réduites. Nous nous sommes bornés à relier chaque canton à un interrupteur dit « à trois positions stables » qui peut relier ce canton soit à l'un ou à l'autre des deux transformateurs prévus, soit à rien du tout... (fig. 5). Ce système est suffisant : il permet deux circulations simultanées en n'importe quel point du réseau et cela suffit déjà à saturer les possibilités de surveillance du PDG de la compagnie exploitante. Les interrupteurs sont placés sur un pupitre qui reproduit le tracé du réseau (bandes de papier blanc sur fond noir, le tout verni) et ce pupitre, en outre, est amovible et peut s'accrocher n'importe où sur le bord du réseau. Ceci permet de faire de délicates manœuvres avec les commandes directement à portée de la main (voir photo). Il faut prévoir une grande longueur de câblage pour relier le pupitre à un point central du réseau, point d'où repartent les fils alimentant les cantons, les moteurs d'aiguillages, etc. Il nous fallait 40 fils que nous avons regroupés dans un tuyau d'arrosage (!) pour leur parcours entre le pupitre amovible et le point de raccordement au réseau.

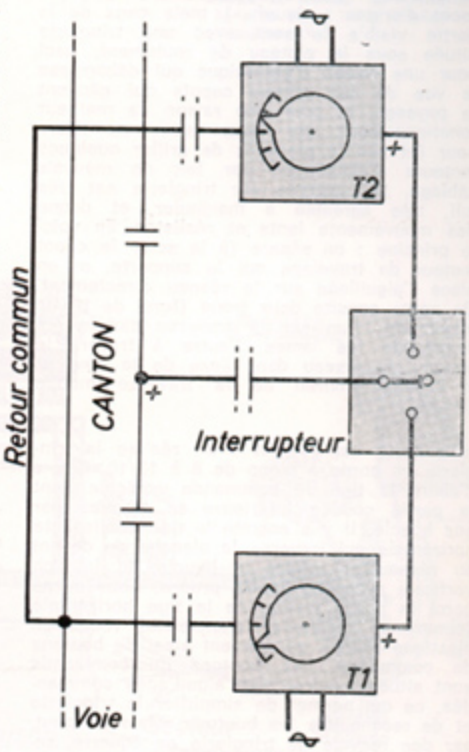


Fig. 5

Câblage d'un canton

Le pupitre de commande :

Chaque canton est commandé par un interrupteur à 3 positions.

lamming